SPORTUL magazin

Înainte de a pune punct

Așadar, timp de mai multe săptămîni, am zăbovit de nouă ori în trecutul, prezentul și, cîte o dată, viitorul curselor de automobile. Mai fugitiv sau mai pe îndelete, ne-am întîlnit cu Levassor, Nuvolari, Fangio sau Stewart, am urmărit fantasticul drum al bolizilor pe circuitele de la Monza, Indianapolis ori Spa-Francorchamps. Acum a venit clipa în care trebuie să punem punct, iar pe generic să scriem „sfîrșit". Dar, înainte de aceasta, se simte nevoia unui epilog, al unui al 10-lea popas, în care condeiul să încerce a răspunde la întrebarea-concluzie : Ce rost au, totuși, întrecerile de automobilism ? Care este justificarea lor ? Pentru ce mor piloții ?

O obiectivitate deplină este greu de realizat în aprecierea oricărei activități omenești. Întreprinderea este și mai anevoioasă aici, în automobilism, unde se înfruntă puternice interese contradictorii, unde suporterii fanatici și adversarii intransigenți se războiesc de peste o jumătate de secol, fără speranța de a se împăca. Firește, există, uneori, între cele două tabere și perioade de acalmie, dar ele nu durează decît atît cît lucrurile decurg normal și pe traseele de competiții nu sucombă nimeni. Cînd însă o mașină ia foc sau un alergător trebuie transportat într-o ambulanță, conflictul izbucnește mai intens ca înainte, alimentat de o presă întotdeauna înfometată de senzațional.

Surprins din toate unghiurile posibile, disecat, analizat, cel mai banal accident capătă proporțiile catastrofei, dezlănțuie pasiunile, gonește judecata lucidă. Omul care s-ar dori imparțial devine și el vehement în astfel de condiții, este tentat să-și aducă aportul la valurile de repudiere colectivă, îndreptate împotriva unei activități care nu este nici mai nocivă și nici mai bună decît altele de pe lume și împotriva cărora nimeni nu spune nimic.

S-a afirmat și se mai afirmă și astăzi, poate mai mult decît altădată, că întrecerile de automobilism reprezintă o afacere de proporții. Iată o apreciere care, pentru o anumită parte a lumii, devine incontestabilă. În america de Nord, spre exemplu, cursele sînt în momentul actual o industrie ca oricare alta, generatoare de copioase beneficii. Acolo se organizează anual în jur de 10 000 de întreceri la care asistă, plătind bilete de intrare, milioane de spectatori. Încasările se ridică la sume fabuloase și organizatorii își permit să ofere învingătorilor cele mai mari premii care s-au plătit vreodată la o competiție profesionistă : pînă la 500 000 de dolari pentru primul loc în faimoasa cursă de la Indianapolis!

BOLIZII DE FOC

O chestiune de prestigiu

Dar cursele de automobile sînt considerate drept afaceri nu numai pentru motivul arătat mai sus, ci și pentru altele. Să ne gîndim, de pildă, la problema publicității. Bucurîndu-se de avantajul de a capta atenția opiniei publice, cursele constituie unul din cele mai eficiente mijloace pentru ridicarea valorii turistice a unor localități și regiuni, pentru impunerea pe piață a unor mărfuri (începînd cu bujiile și terminînd cu țigările de foi), pentru stimularea vînzării unor anumite mărci de automobile. În acest sens este edificator răspunsul pe care Henry Ford jr. l-a dat ziariștilor cu prilejul unei vizite în Europa : *„Mă gîndesc din ce în ce mai serios,* a spus Ford, *la faptul dacă este neapărat necesar să cheltuiesc atîția bani pentru publicitate, cînd știu că dl. Ferari obține mari spații gratuite, în fiecare luni dimineață, în ziarele din lumea întreagă".*

Există numeroase uzine care participă de cîteva decenii la întrecerile de automobilism, făcînd acest lucru deschis, fără nici un fel de subterfugii. Dar se găsesc și dintre acelea pe care s-ar părea că acest sport nu le interesează. Șefii lui Volkswagen au declarat întotdeauna că nu vor să audă despre curse, că ele nu servesc la nimic. Dar aceasta este doar o manevră... diplomatică. Aproape toată lumea știe că Volkswagen și Porsche sînt, de fapt, aceeași firmă și că participarea intensă a acesteia din urmă la întrecerile de automobilism contribuie la acumularea unei experiențe tehnice foarte prețioase (de care profită, fără îndoială, și Volkswagen) și la popularizarea întregii industrii automobilistice vest-germane.

Cursele au însă și o rațiune de ordin politic. Încă de la începutul secolului, de pe timpul Cupei Gordon Bennet, competitorii își făceau un titlu de glorie națională din a cîștiga această celebră competiție. Într-o carte pe care a scris-o cu ani în urmă mecanicul Alf Francis, un devotat slujitor al curselor, spune că Stirling Moss nu voia să ia startul niciodată, dacă pe mașina sa Maserati, de fabricație italiană, nu era pictat steagul englez. Cel mai insolit record din lume — recordul mondial absolut de viteză terestră — are la bază, ca un puternic element propulsiv, vechea rivalitate dintre piloții englezi și americani. Donald Campbell s-a scufundat pentru totdeauna, în timpul unei tentative de viteză, în apele lacului Coniston, ducînd cu el convingerea fermă că prin performanțele realizate a adus un deosebit serviciu prestigiului Marii Britanii.

Și totuși, în pofida acestor justificări, pentru ce-și riscă viața alergătorii ? În cartea „Cursele de automobile și tehnica lor", pilotul italian Giancarlo Baghetti spune că un alergător concurează din pasiune, din dorința de a fi primul, din nevoia de a-și cîștiga existența... Evident, problema este mult mai complicată și ea implică în cele din urmă o motivare de ordin filozofic. Trebuie să admitem însă, menținîndu-ne la suprafața lucrurilor, că spiritul de întrecere și gustul riscului au animat întotdeauna anumiți oameni. Ca și cosmonauții, piloții de curse se angajează conștient într-o activitate deosebită, plină de pericole în care ființa umană este solicitată pînă la limita supremă a virtuților sale.

Competițiile — uriaș banc de probă

Obiectiv vorbind, deși este de atîtea ori anatemizat, sportul automobilist dă, totuși, mai puține victime decît alpinismul, scufundarea submarină, luptele cu tauri sau circulația rutieră. Epopeea cosmică nu are decît un deceniu de existență și, cu toată neînchipuita ei pregătire, a trebuit să achite cîteva polițe foarte scumpe. Pe munte, pe șosele, pe căile ferate, în arenă se sfîrșesc anual cîteva zeci de mii de vieți. Dar, din acest motiv, nici unul factor de răspundere nu-i va veni ideea să interzică ascensiunile, fabricarea automobilelor sau organizarea coridelor. Viața este luptă și avîntul civilizației pretinde anumite sacrificii. Mîna diriguitoare a omului are datoria de a proceda în așa fel, încît aceste sacrificii să devină cît mai rare sau să nu se transforme în destin implacabil.

Cursele de automobile au adus, în istoria lor de peste o jumătate de secol, un neprețuit tezaur de experiență tehnică, au contribuit substanțial la perfecționarea mașinilor obișnuite, de mare serie. La congresul inginerilor de mașini de sport, ținut în 1962 la Bristol, specialistul Rudolf Uhlenhaut de la Mercedes a spus : *„Constructorii angajați în competiții reușesc să obțină progrese tehnice, rapide pentru că proiectanții lor își pot permite riscul de a aplica soluții noi, foarte avansate, inaccesibile celor ce se ocupă numai cu realizarea automobilelor destinate pieții".* La aceeași reuniune, un alt tehnician, italianul Lampredi, a declarat că, pentru proiectarea motoarelor Fiat 1 300 și 1 500, el a folosit învățămintele acumulate mai înainte, pe cînd lucra în atelierele lui Ferrari de la Maranello.

Exemplul frînelor-disc a devenit clasic în discuțiile despre utilitatea practică a întrecerilor de automobilism. Folosit inițial în aviație, acest sistem de frîne a trecut apoi la curse, asigurînd răsunătorul succes al mașinilor Jaguar în competiția de 24 de ore de la Le Mans. N-a trecut decît puțină vreme de atunci și, iată, în prezent, orice automobil modern, de serie, fabricat în Europa, este echipat cu astfel de frîne de mare eficacitate.

Camerele de ardere emisferice, ventilatoarele debreiabile, ștergătoarele de parbriz cu două viteze, fotoliile bine studiate anatomic — toate acestea și încă multe altele au fost probate la curse și în raliuri, după care au intrat în producția industrială curentă. Acum doi ani, unul din specialiștii din R. D. Germană afirma într-un articol-bilanț că în construcția micului Trabant au fost operate peste 50 de îmbunătățiri succesive, pe baza experienței din competițiile de regularitate. Realitatea evidentă este aceea că întrecerile de automobilism reprezintă un uriaș și sever banc de probă, o condiție indispensabilă pentru orice constructor dornic să realizeze mașini tot mai economice, mai perfecționate și mai sigure.

Dumitru LAZAR

Duminicile unui nesportiv

PUMNUL

Aproape toți oamenii de știință importanți, din mai multe secole, aceia pe care îi numim căpetenii ale gîndirii, au vorbit de procesul îndelungat prin care omul s-a deprins să-și folosească facultățile fizice și intelectuale, dîndu-și seama de latențele lor și dezvoltîndu-le printr-o cît mai adecvată întrebuințare. De la ciomagul cu care se doborau înfricoșătorii monștri din preistorie pînă la degetele care înfioară corzile de pe harpă, tălmăcind prin sunetele lor sensibilitatea inimii, a fost străbătută o cale lungă, nu întotdeauna rectilinie, dar întotdeauna ascendentă în finalitatea ei. Ce pasionant ar fi de reconstituit momentul cînd omul de odinioară, învesmîntat încă în blana necuvîntătoarelor, a descoperit că măciuca, de care nu se despărțea niciodată în relațiile sale cu lumea ce-l înconjura, poate fi înlocuită, la nevoie, cu pumnul. Să se fi născut momentul ăsta din raționamentul primitiv al strămoșilor noștri sau concluzia a fost rezultatul unei clipe de pericol, cînd surprins în stare de detentă, instinctul de apărare stîrnit s-a concentrat în pumnul crispat, care izbește și doboară ? Cartea cu taine de nepătruns a trecutului speței noastre nu dezvăluie această clipă însemnată în evoluția omenirii, poate tot atît de importantă ca și descoperirea, mult mai tîrzie, a roții.

Pumnul, folosit în fel și chip, dar exprimînd mereu și explicit forța, este unealta vie a pugilismului. L-am văzut cu toții, în ringuri, plouînd ca o grindină pe anatomia adversarului, îmbrăcat în mănușa care apără oasele proprii și scheletul preopinentului de zdrobire. Viteza și greutatea lui impresionează pe oricine, deși nu pe toată lumea la fel. Fiindcă am aflat despre tragedia multor boxeri, unii orbiți, alții schilodiți, cei mai mulți desfigurați pe toată viața, nu nutresc o simpatie deosebită pentru pugilism. Nu prea demult am urmărit pe micul ecran un film mai vechi despre drama unui erou al ringului căzut în plasa comerțului sportiv. N-a fost un film vesel, a avut însă momente de tensiune provocată de înfruntarea dintre David și Goliath, dintre un pugilist mai fragil și altul robust. Ceea ce merita să fie văzut era inteligența, vivacitatea observației, promptitudinea ripostei și uluitoarea mobilitate a apărării.

Mărturisesc că socotesc boxul un sport doar pentru felul cum dezvoltă în cultivatorii lui reflexele, acuitatea facultăților de intuire fulgerătoare a intențiilor adversarului, întregul aparat rațional și senzorial al apărării. Din acest punct de vedere, pugilismul ar fi un bun mijloc de educație, în orice societate evoluată, chiar din școală, pentru a exalta la maximum ceea ce este sănătate și vigoare în ființa noastră aspirînd la integritatea sa fizică.

Cred că această inteligență a apărării — deoarece, oricum, viața, ca fenomen de adaptare și continuă evoluție, prin eliminarea dușmanilor ei, rămîne luptă — va constitui cel mai mare interes în apropiatele campionate europene de box. Cei ce le vor urmări, e bine să-și amintească de ceea ce spunea despre Joe Louis antrenorul său :

— Are un atac formidabil, dar o apărare unică. Și, în ring, cîștigi nu atît prin ceea ce dai, cît prin ceea ce nu încasezi !

Tocmai invers decît în viață, unde omul cîștigă în umanitate nu prin ceea ce primește, cît prin ceea ce dăruiește.

George SĂRCEA

În „Curierul liceului", revista literar științifică a liceului nr. 1 „I. L. Caragiale" din Ploiești, care aniversează 62 de ani de la tipărirea primului număr, avem plăcuta surpriză de a afla printre producțiile diletantistice o versificație cu temă sportivă. Autoarea, elevă în clasa a XII-a D real, exprimă aci o preferință care nu este deloc nefirească în liceul profesoarei emerite Aspasia Vasiliu, plină de bune intenții față de educația fizică a tinerei generații.

Reproducem, așadar, „Marșul sportivilor la Olimpiadă", care pare pregătit pentru partitura unui compozitor îndrăgostit de sport.

MARȘUL SPORTIVILOR LA OLIMPIADĂ

Din vînt, din rouă și din soare,
Noi sănătatea o sorbim
Și ne-avîntăm în luptă dreaptă
Un loc fruntaș să cucerim.
Văzduhul, apa și pămîntul
Cunosc c-avem un singur țel :
În zbor să cucerim secunde,
Cu pașii noștri de oțel.

Refren :

Tineret, speranța patriei mele,
Venit din depărtări și avîntat în larg,
Să nu uităm vreodată, că măiestria-nalță
Drapelul țării noastre pe cel mai înalt catarg.

Pornind cu tot avîntul, pentru un loc și-un nume,
Să ne-amintim și-n clipa, cînd lupta este-n toi,
Că mai presus de toate-i să cucerim în lume
Prietenia celor ce-s tineri ca și noi !

Irina MOROIANU

„EUROPENELE" DE LA BELGRAD
UNA DE ARGINT, TREI DE BRONZ

3 mai 1961. Marea sală a Expoziției din capitala Iugoslaviei găzduiește cea de-a 14-a ediție a campionatelor continentale. Țara noastră este reprezentată de o garnitură completă. Cinstea de a deschide competiția revine lui Mircea Dobrescu și Forro (Ungaria), victoria, la puncte, revenind boxerului nostru fără ca acesta să se fi întrebuințat prea mult. Constantin Gheorghiu face apoi o veritabilă demonstrație de scrimă pugilistică în partida cu francezul Houdeau și cîștigă prin k.o. în ultima repriză. Nicolae Puiu încrucișează mănușile cu Mackay (Scoția), punctează mult în plexul adversarului, recepționează și el cîteva contre, dar cîștigă meciul, verdictul fiind acordat în unanimitate.

Debutantul nostru la categoria semiușoară, Gustav Simonca este întrecut de maghiarul Kajdi, în schimb Gheorghe Negrea se impune din nou (ca și la Praga) în fața bulgarului Spasov și cîștigă la puncte. Vasile Mîrza începe cu trao întîlnirea cu olandezul Wolters, dar treptat își revine și își impune superioritatea. În ultimul rund Wolters este avertizat de două ori de arbitrul elvețian Nichele și, în aceste condiții, pierde fără drept de apel. Virgil Badea îl domină pe Stantien (Cehoslovacia), atacurile sale sînt însă — uneori — lipsite de eficacitate. Datorită inițiativei continue, el cîștigă meciul. Disputa dintre Iosif Mihalic și A. Mițev (Bulgaria) este deosebit de spectaculoasă datorită îndeosebi reprezentantului nostru, care impresionează prin claritate și precizia loviturilor. Cu o directă la plex (repriza secundă) Mihalic își pune adversarul k.o. Dobrescu este eliminat de Stolnikov (U.R.S.S.) cu largul concurs al arbitrilor. Boxerul sovietic n-a punctat mai mult de 4—5 ori în tot timpul meciului, a fugit literalmente din calea adversarului.

Nici o lovitură n-a dat la întîmplare C. Gheorghiu în duelul său cu maghiarul Baranyai. A fost un meci aplaudat insistent de spectatori, meritul revenind ambilor boxeri, care punctînd din continuă mișcare au furnizat un spectacol de neuitat. Victoria a revenit lui Gheorghiu. Negrea l-a învins pe Pozniak (U.R.S.S.) mai greu decît ne așteptam. Superior adversarului timp de o repriză și jumătate, Negrea a suportat greu în ultimul rund, revenirea unui Pozniak dezlănțuit. Atacurile sale periculoase nu sînt însă îndeajuns de clare, astfel că arbitrii l-au preferat pe pugilistul nostru. Trimis la podea în rundul II și III și avertizat în ultimul (pentru lovituri sub centură), Vasile Mariuțan a fost învins prin abandon de italianul Penna.

Sferturi de finală. Nicolae Puiu se afirmă din nou ca un puncher de temut și-l scoate din luptă în rundul II pe Kostarelos (Grecia), ca urmare a unui puternic upercut de dreapta la plex. Mîrza nu rezistă scoțianului McKenzie și părăsește competiția. Ion Monea se menține tot timpul în defensivă și nu poate evita loviturile dure ale lui Feofanov, pierzînd la puncte. Mihalic începe promițător meciul cu Tumins (U.R.S.S.), reușind să plaseze cîteva serii la cap în primele trei minute de luptă. Celelalte două reprize se desfășoară însă în întregime în avantajul pugilistului sovietic, care cîștigă la puncte. În meciul următor, Badea îl scoate din competiție pe Németh (Ungaria).

Semifinalele. Doar Negrea reușește să se califice în finale, adversarul său Bodell (Anglia) fiind oprit de medic să urce în ring. C. Gheorghiu este învins de englezul Taylor. Prima repriză aparține reprezentantului nostru, care se deplasează și punctează precis. În următoarele însă Gheorghiu oboșește și nu mai poate evita loviturile adversarului, astfel că pierde la puncte. Boxînd cu arcada deschisă, Badea nu poate da randamentul așteptat și e învins de Heidel (R.D.G.). Luptă extrem de dură între Nicolae Puiu și polonezul Gutman. „Cocoșul" nostru îi face zile grele adversarului în primul rund, punctînd excelente directe la corp. Urmează o repriză egală, iar ultima aparține în întregime boxerului nostru, Gutman fiind și avertizat. Totuși, decizia, în flagrantă contradicție cu realitatea, este atribuită lui Gutman.

Ca și la Bucerna, singurul boxer român care luptă în finală, este Gheorghe Negrea. El îl întîlnește pe italianul Saraudi. Timp de două reprize Negrea domină autoritar : lovește clar și se blochează perfect. Spre sfîrșitul meciului însă, reprezentantul nostru dă semne vădite de oboseală, nu mai poate ataca cu aceeași claritate și pierde la puncte.

Romeo CĂLĂRAȘANU

CAMPIONII EUROPEI — ediția XIV : Vacca (Italia), Sivko (U.R.S.S.), Taylor (Anglia), McTaggart (Scoția), Tumins (U.R.S.S.), Tamulis (U.R.S.S.), Lagutin (U.R.S.S.), Walasek (Polonia), Saraudi (Italia), Abramov (U.R.S.S.).

Gheorghe Negrea (locul II) pe podiumul medaliaților de la Belgrad Foto : C. ROMEO

TRAGEREA EXCEPȚIONALĂ LOTO CU ATRIBUIRE DE APARTAMENTE

AZI ȘI MÎINE, ULTIMELE ZILE PENTRU PROCURAREA BILETELOR

Numai astăzi și mîine vă mai puteți procura bilete pentru tragerea excepțională LOTO la care se atribuie, în număr NELIMITAT, apartamente cu 3 camere (confort gradul I) și diferența în numerar pînă la 125 000 lei, apartamente cu 2 camere (confort gradul I) și diferența în numerar pînă la 100 000 lei, zeci de mii de premii în numerar de 20 000 lei, 10 000 lei etc.

Se efectuează 10 extrageri a cîte 6 numere din 90 și se atribuie premii și pentru 2 numere cîștigătoare.

Participarea se va face pe două feluri de bilete și anume : bilete seria S de 70 lei care participă la toate cele 10 extrageri și cu care se pot cîștiga apartamente cu 3 și cu 2 camere, în număr NELIMITAT, precum și premii în bani ; bilete seria N de 25 lei care participă la faza a II-a, cu care se pot cîștiga apartamente cu 2 camere în număr NELIMITAT, precum și premii în bani.

Nu lăsați pentru ultima zi procurarea biletelor ! Intrați chiar acum în agenție și alegeți-vă numerele preferate.

CÎȘTIGĂTORII PRIN TRAGERE LA SORȚI AI AUTOTURISMELOR DE LA CONCURSUL SPECIAL PRONOEXPRES DIN 7 MAI 1969

Categoria D : un autoturism WARSZAWA : Marusi Gh. din Ploiești ; cîte un autoturism DACIA 1100 : Ciobanu Eugenia din Iași și Teleman Avram din Tecuci ; cîte un autoturism SKODA 1000 M.B. : Cristea Ion din Lonea — Hunedoara și Carabineanu Nicolaie din București.

Categoria O : un autoturism FIAT 1800 : Urseanu Cristian din București ; cîte un autoturism DACIA 1100 : Busuioc Dumitru din Sibiu, Bleoju Gheorghe din București, Bărbieru Avram din Rădăuți și Ciocan Ștefan din com. Dudeștii Vechi — Timiș ; cîte un autoturism MOSKVICI 408 cu 4 faruri și radio : Marin Ion din Constanța și Obradovici Inana din Timișoara ; cîte un autoturism SKODA 1000 M.B. : Andrei Constantin din Constanța, Drăgan Dragomir din com. Plosca — Teleorman, Stănescu Alexandru din București și Boboc Gheorghe din com. Săcele — Brașov ; cîte un autoturism TRABANT 601 : Blaga Ion din București, Rădulescu Florea din Craiova, Dobrescu Teodora din București și Orhidan Dumitru din Brașov.

RĂSPUNDE Ion Poștașu

C.M. TREVERS, RANDWICK, AUSTRALIA. O scrisoare „pentru Ion Poștașu", din Australia ! Să cercetez mai bine scrisorile pe care le voi primi de-aci înainte, poate că îmi scrie și un cititor de pe... Marte ! Lăsînd

gluma la o parte, nu poate decît să ne bucure faptul că ziarul nostru este citit (și cu atenție, după cum vedem !) pînă și în atît de îndepărtata Australie. Rîndurile dv. — pentru care meritați 10 la limba română — m-au emoționat profund. Mă grăbesc acum să vă răspund la cele două întrebări pe care mi le-ați pus : 1. În meciul România—Iugoslavia (scor 2—1), disputat la 17 iunie 1964 la Belgrad, echipa noastră a fost, în fapt, formația Rapidului (mai ales dacă ne referim la prima repriză). Iată echipa pe care am aliniat-o : Andrei — Lupescu, Grăjdeanu, Dan, Greavu — Dinu (Octavian Popescu), Georgescu—Năsturescu, Dumitriu (Haidu), Ionescu, Codreanu. 2. În campionatul nostru de fotbal, golaverajul nu se calculează prin împărțire, ci prin scădere. Ca atare, clasamentul la care vă referiți este corect.

DAN TEODORESCU, IAȘI. Am reținut una dintre reflecțiile dv : Spectatorul de fotbal = cel mai mare antrenor, cel mai bun jucător, cel mai corect arbitru.

STERE CARAPALE, COGEALAC. 1. „Anul trecut, mulți prieteni mă îndemnau să mă las de Rapid și să țin cu Dinamo București. Eu nici n-am vrut să aud". Bineînțeles ! Dacă ar fi și jucătorii tot atît de consecvenți ca suporterii ! 2. Nu avem fotografiile cerute. Adresați-vă direct echipei Rapid : București, Șoseaua Giulești nr. 10, sectorul 7.

COSMA LIVIU, ARAD. 1. În preliminariile C.M. de fotbal din 1966, România a concurat alături de Portugalia, Cehoslovacia și Turcia. La ultima ediție a Campionatului Europei, am fost în aceeași grupă, în preliminarii, cu Italia, Cipru și Elveția. 2. Înainte de a veni la A.S.A. Tîrgu Mureș, Ion Mureșan (născut la 6 ianuarie 1944), a jucat la Industria sîrmei. În 1965, el a fost legitimat la Crișul.

MIHAI NICODIM, TECUCI. 1. În echipa națională, atît Mocanu cît și Deleanu n-au jucat decît pe postul de fundaș lateral stînga. 2. Primul gol în meciul Brazilia—Bulgaria, din cadrul C. M. 1966, a fost înscris de Pele, din lovitură liberă de la 20 de metri (min. 14).

VALERIU HOGAȘ, CRAIOVA. Aveți în biblioteca dv cărțile apărute în Editura C.N.E.F.S. cu Jocurile Olimpice de la Melbourne, Roma și Tokio și vreți să știți dacă trebuie să-i faceți loc și volumului cu J.O. de la Mexic ? Da. Cît de curînd.

ANDREI COMBOZAN, TG. MUREȘ. **„Pentru a cîștiga meciurile cu Elveția, Portugalia și Grecia, consider că nu trebuie nimic neglijat. Chiar și o poezie slabă, cum este, poate, a mea, în lipsa altora mai bune, îi poate mobiliza pe jucători".** Este frumos din partea dv că vreți să veniți în ajutorul echipei noastre reprezentative de fotbal, dar mă îndoiesc că versurile dv — **„Reglați-vă tirul, șutați cu ardoare / Să ploaie cu goluri, să n-aveți cruțare"** — ar constitui pentru ea o lectură stimulativă. Dimpotrivă. Și, în cazul unei surprize neplăcute (ferească dumnezeu !), băieții ar da vina pe dv !

C. SOROHAN, CÎMPULUNG MOLDOVENESC. Echipa Viitorul, avînd ca principali componenți pe fotbaliștii care au cîștigat Turneul U.E.F.A. 1962, a activat în toamna anului 1962, experimental, în divizia A. Printre echipele învinse în campionat de către Viitorul a figurat și Farul : 3—1. (Meciul a avut loc la București).

R. MĂRGĂRIT (arbitru de fotbal), BUCUREȘTI. Nu mă raliez în întregime la părerile dv. dar cu multe dintre ele sînt de acord. Este foarte adevărat, de pildă, că unii antrenori și specialiști de pe tușă, în locul unor indicații tehnice, se mulțumesc să strige : **„Hai băieți !"** Ceea ce, evident, aș putea face și eu, fără o pregătire specială. Și, mai ales, fără leafă !

Ilustrații : **N. CLAUDIU**

Cooperativa „Metalo-Casnica"
Unitatea 59
Calea Griviței nr. 223 sectorul 8
Telefon 12.33.97
Execută la comandă garnituri din cauciuc cu matrița beneficiarului și a cooperativei : amortizoare auto, vulcanizare, încărcări acumulatori ; execuție ireproșabilă din material de calitate.
Livrarea lucrărilor se face urgent avînd personal cu înaltă calificare.